

CÂMARA APROVA MP QUE MUDA CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO



Texto mantém a exigência de exame toxicológico para motorista profissional, mas define novas regras, válidas a partir de 2024.

A Câmara dos Deputados aprovou nesta quinta-feira (27/04), a Medida Provisória 1153/22, que faz várias mudanças no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) em temas como exigência de exame toxicológico de motoristas profissionais, competência para aplicação de multas e descanso de caminhoneiros.

O texto que irá ao Senado é um substitutivo do deputado Hugo Motta (Republicanos-PB). Outro tema incluído por meio de emenda aprovada em Plenário é quanto aos termos da contratação de seguro de cargas e caminhões.

Se virar lei, o texto dará aos órgãos municipais de trânsito a competência privativa de fiscalização e aplicação de multas nas principais infrações, como aquelas envolvendo estacionamento ou parada irregulares, excesso de velocidade, veículo com excesso de peso ou da capacidade de tração e recolhimento de veículo acidentado ou abandonado.

Estados e Distrito Federal terão competência privativa para fiscalizar e multar infrações relacionadas a não realização de exame toxicológico, a falta de registro do veículo, a falta de baixa de veículo irrecuperável, a cadastro desatualizado e a falsa declaração de domicílio, por exemplo.

As demais infrações serão de competência concorrente. Tanto um quanto outro agente podem atuar. Já as privativas podem ser delegadas a outro órgão por meio de convênio.

Motta também inclui dispositivo para especificar que não há infração de trânsito quanto a circulação, parada e estacionamento de veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento ou a veículos de polícia, de fiscalização e operação de trânsito e ambulâncias, mesmo que sem identificação ostensiva.

A fim de prevenir e reprimir atos relacionados à segurança pública e garantir obediência a normas de segurança do trânsito, a polícia militar poderá realizar atividades de polícia ostensiva de trânsito, respeitadas as competências da Polícia Rodoviária Federal.

Seguro de cargas

Um dos pontos mais polêmicos debatidos foi o da contratação de seguro para a carga transportada. O texto original da MP atribuía exclusivamente ao transportador a contratação desse seguro e não permitia ao dono da carga fazer exigências como as relacionadas a Planos de

Gerenciamento de Riscos (PGR). O objetivo era evitar a imposição de seguradoras e exigências que dificultassem o trabalho de logística e aumentassem os custos dos transportadores.

Ao argumentar a necessidade de maior debate sobre o tema, o relator deixou de fora esse tópico de seu relatório, mas nas votações de destaques em Plenário foi aprovada, por 181 votos a 171, emenda do deputado Altineu Cortes (PL-RJ) que traz regras intermediárias.

Assim, os transportadores, ainda que pessoas físicas ou cooperativas, deverão contratar obrigatoriamente seguros de cargas de três tipos: responsabilidade civil para cobertura de perdas ou danos causados por colisão, abalroamento, tombamento, capotamento, incêndio ou explosão; responsabilidade civil para cobertura de roubo, furto simples ou qualificado, apropriação indébita, estelionato e extorsão simples ou mediante sequestro afetando a carga durante o transporte; e responsabilidade civil para cobrir danos corporais e materiais causados a terceiros pelo veículo utilizado no transporte rodoviário de cargas

Entretanto, tanto o seguro de perdas por acidentes quanto o de roubo e assemelhados deverão estar vinculados a Planos de Gerenciamento de Riscos (PGR) estabelecidos de comum acordo entre o transportador e sua seguradora.

Se o contratante do serviço de transporte quiser impor obrigações ou medidas adicionais na operação de transporte ou no gerenciamento do serviço deverá pagar pelas despesas envolvidas nisso.

Por outro lado, o transportador e o dono da mercadoria poderão contratar outros seguros e este último poderá exigir do transportador, cópia da apólice de seguro com as condições, prêmio e gerenciamento de risco contratados.

Quando houver subcontratação para o transportador autônomo de cargas (TAC) realizar o serviço, esse caminhoneiro será considerado preposto e contra ele não poderá haver ação de regresso pela seguradora. Já o seguro por danos a terceiros deve ficar em nome do TAC subcontratado.

Em qualquer hipótese, os embarcadores, as empresas de transporte e as cooperativas de transporte não poderão descontar do valor do frete do TAC valores de taxa administrativa e de seguros, sob pena de indenização igual a duas vezes o valor do frete.

Divergências e convergências

A emenda teve orientações divergentes de partidos tanto da Maioria quanto da Minoria. Para a deputada Erika Kokay (PT-DF), o PT apoiou a emenda porque *“significa dar autonomia aos transportadores autônomos, para eles fazerem o seu próprio seguro da carga, pois muitas vezes os seguros feitos pelas empresas penalizam os autônomos”*.

Já o deputado Zé Trovão (PL-SC), que patrocinou a emenda, comemorou a concordância entre partidos de campos opostos. *“Essa construção entre o PL e o PT para votar algo tão importante para os meus irmãos caminhoneiros mostra uma seriedade muito grande no trabalho e no trato de quem leva as riquezas do nosso País sobre suas costas”*, disse.

Contrário à emenda, o relator Hugo Motta (Republicanos-PB) alertou para os custos adicionais da perda da carga. *“Vale lembrar que os prejuízos de eventual sinistro não se limitam ao valor da carga em si. A falha em honrar compromissos, as consequências para as linhas de produção e os*

custos de oportunidade são exemplos de consequências nem sempre precificadas na indenização”, argumentou.

Exame toxicológico

Sobre o exame toxicológico exigido para condutores com Carteira Nacional de Habilitação (CNH) nas categorias C, D e E, a MP aplica novas sanções por sua não realização.

Em vez da suspensão da multa pela falta do exame até 2025, como previa o texto original, o substitutivo aprovado prevê vigência das novas regras a partir de 1º de julho de 2023.

Se o motorista não realizar o exame para obter ou renovar a CNH, ela será emitida somente até a apresentação de um com resultado negativo e o interessado estará sujeito a multa de cinco vezes o valor base se dirigir veículo. Atualmente, a multa é aplicável somente no caso de veículos cuja condução exija a habilitação C, D ou E.

Nessa situação, a reincidência resultará em multa de dez vezes e suspensão do direito de dirigir.

Quanto ao exame de mesmo tipo exigido pelo Código a cada dois anos e meio após a renovação da CNH, se ele não for realizado em até 30 dias após o fim do prazo, o condutor estará sujeito a multa gravíssima (cinco vezes o valor base) a ser aplicada pelo Detran.

Caberá à Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) comunicar a proximidade do fim do prazo por meio do sistema de notificação eletrônica.

Já a infração de dirigir qualquer veículo com resultado positivo no exame toxicológico previsto provocará multa gravíssima e a reincidência multa de dez vezes e suspensão do direito de dirigir.

Embora o texto tenha imposto penalidades maiores, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) fixará um escalonamento de até 180 dias para a realização dos exames a partir de 1º de janeiro de 2024, resultando em uma espécie de anistia ainda a ser regulamentada.

Legislação trabalhista

O mesmo assunto também deverá ser regulamentado pelo Ministério do Trabalho e Emprego dentro de 180 dias da publicação da futura lei em relação às exigências de exames dessa espécie para motoristas contratados pela CLT. O regulamento deverá estabelecer os procedimentos para a aplicação da exigência, a fiscalização periódica por meio de sistemas eletrônicos e o registro do exame em sistema de escrituração eletrônica de obrigações trabalhistas, como o e-Social.

Tempo de descanso

A medida provisória remete a regulamento do Contran a definição dos critérios para que o motorista continue viagem sem observar o descanso obrigatório a cada cinco horas e meia nas situações em que, na rota programada, não houver pontos de parada e descanso disponíveis ou vagas de estacionamento.

Contratos de veículos

O projeto de conversão da MP 1153/22 também permite aos órgãos de trânsito estaduais contratarem, por meio de credenciamento, empresas registradoras de contrato para registrar quando o veículo comprado é dado em garantia nas operações de financiamento, consórcio, arrendamento mercantil, reserva de domínio ou penhor.

Contran

A medida provisória também amplia, de 90 para 120 dias, o prazo de validade das deliberações monocráticas do presidente do Contran tomadas ad referendum, ou seja, sujeitas a posterior análise do Plenário do órgão.

Essas deliberações não dependem de prévia consulta pública e, caso não aprovadas pelo Plenário do órgão nesse prazo, perdem eficácia. Entretanto, os efeitos dela decorrentes são mantidos. A novidade no texto aprovado é que essa decisão monocrática não poderá ser reeditada.

Analista de Infraestrutura

Quanto à carreira de Analista de Infraestrutura, a MP permite ao ocupante desse cargo e também de especialista sênior continuarem a receber uma gratificação componente de sua remuneração quando cedidos a órgãos ou entidades da União para cargos de comissão (CCE) de nível 13.

Hugo Motta estendeu esse benefício aos cedidos para estados e municípios para atuarem, por tempo determinado, em políticas públicas, projetos ou obras de infraestrutura de grande porte com participação da União.

Para ingresso na carreira, o texto passa a exigir especificamente duas fases, ambas eliminatórias e classificatórias: provas e títulos e curso de formação.

Frete

Na parte da lei do transportador autônomo (Lei 11.442/07), que trata do frete, o relatório de Motta retirou a proibição proposta pela MP de a empresa ofertante de serviços de administração do frete para o transportador autônomo de cargas (TAC) oferecer essa intermediação quando se tratar de operação de transporte na qual a empresa esteja envolvida.

Foto: Divulgação